BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 5 kwietnia 1934 r. | NR. 9

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska, tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

ZASADY ADMINISTROWANIA PORTAMI HANDLOWEMI.

Ustalenie zasad administrowania portami handlowemi jest zagadnieniem niezmiernie ważnem i skomplikowanem nietylko dlatego, że w każdym poszczególnym kraju a nawet w porcie tego samego kraju brane być powinne pod uwagę warunki lokalne, lecz również i to w znaczniejszej być może mierze, zadania, jakie każdy poszczególny port ma do spełnienia w stosunku do swego bliższego i dalszego zaplecza. Jeśli się zważy oprócz tego, że istnieje na świecie szereg portów, mających kilkuwiekowe doświadczenie w pracy, zdobywane drogą stałego dostosowywania się do zmieniających się warunków skomplikowanego życia gospodarczego w skali światowej, to zrozumiałem się stanie, że zbadanie całokształtu zagadnienia wymagać musi długotrwałych i bardzo skrupulatnych studjów przed nim się ustali wytyczne administrowania portami handlowemi wogóle, a w odniesieniu do Gdyni w szczególności.

Przedstawieniu zagadnienia tego poświęcony był odczyt, wygłoszony ostatnio przez Prezesa Komisji Morskiej Izby p. Dyr. Juljana Rummla.

P. Dyr. Rummel w wywodach swych dał szczegółowy przegląd istniejących systemów administrowania portami handlowemi w szeregu krajów, i uwypuklił rolę, jaką porty handlowe wogóle odgrywają w stosunku do swego zaplecza ze szczególnem podkreśleniem tej zasady, że porty handlowe nie mogą być uważane za instrumenty życia gospodarczego same w sobie, lecz rola ich polega na obsłudze ogólnego życia gospodarczego kraju i tych korzyściach, jakie port dla zaplecza swego przynosi. W tem zespoleniu interesów portu z zapleczem leży całokształt zagadnienia. P. Dyr. Rummel w swym referacie nie sprecyzował konkretnych form administrowania portem w Gdyni, na tle referatu tego jednak wyraźnie dały się zacytować wytyczne, jakie przy rozwiązaniu problemu tego uwzględnić należy.

Zagadnienie formy administracji portu gdyńskiego nie jest zagadnieniem nowem. Już przed dwoma mniejwięcej laty rozpatrywano w Ministerstwie Przemysłu i Handlu i w innych zainteresowanych resortach oraz w Związku Izb Przemysłowo-Handlowych zagadnienie t. zw. autonomji portu gdyńskiego. Jednak przy bliższem wgłębieniu się w to zagadnienie okazało się, że o autonomji w prawdziwem tego słowa znaczeniu właściwie nie mogło być mowy ze względu na to, że właścicielem portu jest Państwo. Trudno więc sobie wyobrazić obdarzenie uprawnieniami, równającemi się autonomji, jednostki nie posiadającej praw własności nad administrowanym przez siebie objekcie. To też rozstrzygnięcie zagadnienia administracji portu pod kątem widzenia autonomji okazało się nierealnem.

Dzisiaj wyłania się inna koncepcja, więcej przystosowana do specyficznych naszych warunków. Jest to koncepcja utworzenia z portu gdyńskiego przedsiębiorstwa państwowego, opartego na zasadach handlowych. Moment ten przedewszystkiem powinien być wzięty pod uwagę ze względu na krzyżujące się w porcie gdyńskim interesy, związane z handlem zagranicznym i walką konkurencyjną nietylko co do taniości usług portowych, lecz również i ich bezwzględnej spra-

wności. Ten właśnie moment jest pierwszą i główną przyczyną, dla której sfery gospodarcze wysuwają konieczność zmiany administracji portowej z administracji urzędowej na administrację, prowadzoną na zasadach kupiecko - handlowych. Konieczność ta ujawnia się w porcie bez porównania silniej, niż w innych przedsiębiorstwach państwowych, braki w działalności których mogą być wyrównane za pomocą korzystnych zarządzeń urzędowych. Port natomiast z reguły jest jednym z licznych czynników konkurujących o zdobycie klijenteli. Z uwagi na ten właśnie moment specjalne warunki pracy portu wymagają współdziałania w jego administrowaniu czynników gospodarczych. Oczywista, że stopień współdziałania już teraz nie da się ustalić definitywnie, tem niemniej zasada ta, pomimo, iż Państwo jest właścicielem portu i kieruje polityką gospodarczą kraju, powinna być wzięta bardzo poważnie pod uwagę.

Drugim z kolei problemem, który nasuwa się przy omawianiu sprawy administracji portu gdyńskiego, to zagadnienie jego dalszej rozbudowy. Podstawowe i kapitalne urządzenia portu, tak jak i nadal, mogą być wykonywane jedynie z funduszów publicznych. Zachodzi przeto pytanie, jak to zagadnienie rozwiązanem zostanie w przyszłym ustroju administracyjnym portu, czy Państwo w dalszym ciągu będzie bezpośrednio wykonywało budowle kapitalne i będzie je oddawało następnie w eksploatację administracji portu, względnie czy też administracja ta będzie równocześnie mandatarjuszem Rządu w zakresie dalszej rozbudowy portu.

W referacie swoim poruszył p. Dyr. Rummel zagadnienie finansowe portów, źródła dochodów portowych i jaką politykę finansową prowadzą porty w stosunku do swego zaplecza. Zupełnie wyraźnie podkreślono tę okoliczność, że porty ze względu na to, iż służą one ogólnemu interesowi gospodarczemu zaplecza, nie powinny być uważane jako przedsiębiorstwa, obliczone na zysk, który miałby wpływać na te lub inne posunięcia administracyjne w porcie, należy bowiem liczyć się z konkurencją obcych portów.

W tych warunkach zagadnienie taniości usług portowych jest zagadnieniem doniosłem i winno ono właśnie w rozstrzygnięciu poruszonego tu problemu znaleźć ostateczne i pozytywne załatwienie. Zagadnieniem finansowem portu objęte są również takie sprawy, jak np. zaciąganie pożyczek, warunki ich spłaty itp. W wszystkich tych sprawach nie powinien być port zbytnio krępowany, jeżeli ma z powodzeniem wykonywać stawiane mu ogólne zadania.

Nie powinna też przyszła administracja portu być krępowana w wyborze takich czy innych metod lub zasad pracy portowej, a przeciwnie należałoby od samego początku przewidzieć wyposażenie jej w uprawnienia, któreby pozwalały na powoływanie do życia specjalnych organizacyj, względnie jednostek dla eksploatacji tego czy innego odcinka działalności portowej, a to ze względu na konieczność przeprowadzenia wymaganej w warunkach obecnych specjalizacji pracy.

Poza temi najistotniejszemi problemami, wysuwającemi się w związku z omawianem tutaj zagadnieniem, istnieją niewątpliwie jeszcze dalsze kwestje, oczekujące swego wyjaśnienia i dlatego z góry należy sobie uprzytomnić, że sprawa nowego ustroju administracji portu gdyńskiego nie jest sprawą łatwą, i że nie da się ona załatwić jedynie przez wysuwanie tych czy innych koncepcyj ogólnych.

Na gdyńskie sfery gospodarcze, a zwłaszcza na gdyński samorząd gospodarczy, spada obecnie poważne zadanie jaknajdalej idącego i możliwie wszechstronnego naświetlenia poruszonych tu problemów. Aby temu zadaniu sprostać, rozpoczęła Komisja Morska Izby Przemysłowo-Handlowej badania nad temi problemami, i w miarę postępu prac przedstawiać będzie władzom konkretne wnioski.

J. K.

GOSPODARKA FINANSOWA MIASTA GDYNI W LATACH 1926—1932|33.

Przyjęte przez Radę Miejską zamknięcia rachunków za okres lat 1926 — 1932/33 dały obraz gospodarki finansowej miasta za ostatnich lat siedem i w znacznej mierze posłużyły, jako materjał przy konstruowaniu budżetu na rok 1934/35, który ostatnio także został przyjęty przez Radę Miejską.

Z rozbudową samorządu miejskiego wzrastała suma wydatków i dochodów gminy, a mianowicie:

Wydatki:

lata	ogółem	zwyczajne	nadzwycz.
	w tysiącach złotych		
1926/27	406	299	107
1927/28	3.070	738	2.332
1928/29	6.009	1.255	4.754
1929/30	9.205	2.765	6.440
1930/31	15.695	3.673	12.022
1931/32	13.004	5.695	7.309
1932/33	14.429	8.397	6.032

D o c h o d y :

1926/27	431	286	145
1927/28	3.632	1.120	2.512
1928/29	4.077	1.777	2.300
1929/30	8.472	2.789	5.683
1930/31	10.488	3.815	6.673
1931/32	6.080	3.400	2.680
1932/33	11.962	2.753	9.209

Z zestawienia widać zachodzące różnice pomiędzy wydatkami, a dochodami gminy w kierunku wytworzenia się deficytu budżetowego. Deficyt ten za ostatnich lat siedem wynosi 17 miljonów złotych. Budżet na rok 1933/34 przewiduje gospodarkę bezdeficytową, budżet zaś na rok 1934/35 jest nietylko zrównoważony, lecz preliminuje już sumę około pół miljona złotych na pokrycie niedoborów budżetowych lat poprzednich. Wspomniany niedobór budżetowy jest zadłużeniem krótkoterminowem z natury rzeczy uciążliwem dla gospodarki miasta, które to zadłużenie usiłuje skonwertować na pożyczki długoterminowe, znacznie niżej oprocentowywane.

Wydatki zwyczajne miasta składają się z trzech głównych pozycyj: spłata długów, administracja ogólna i służba społeczna, przyczem pod pojęcie służby społecznej podciąga się wydatki na oświatę, kulturę i sztukę, zdrowie publiczne, opiekę społeczną, popieranie rolnictwa, popieranie przemysłu i handlu oraz bezpieczeństwo publiczne.

Wydatki zwyczajne przedstawiają się w sposób następujący:

Wydatki zwyczajne:

lata	suma ogólna	spłata długów	administracja	służba społ.
		w tysiącach złotych		
1926/27	299	—	164	14
1927/28	738	40	187	29
1928/29	1.255	564	408	56
1929/30	2.765	1.355	726	321
1930/31	3.673	1.764	901	602
1931/32	5.695	3.621	844	748
1932/33	8.397	5.845	920	1.123
	w %% sumy ogólnej wydatków zwyczajnych			
1926/27	100	—	55	5
1927/28	100	5	25	4
1928/29	100	45	32	4
1929/30	100	49	26	15
1930/31	100	48	25	17
1931/32	100	64	15	13
1932/33	100	70	11	13

Analiza tej tabeli pozwala na wyciągnięcie wniosku, że główna uwaga samorządu gdyńskiego zwrócona jest na spłacanie zaciągniętych długów. W ostatnim roku kwota wypłacona na ten cel stanowi 70% ogólnej sumy wydatków.

Charakterystycznem jest zmniejszenie się procentowe wydatków na administrację ogólną, przy jednoczesnym wzroście wydatków na służbę społeczną. Świadczy to o należytem zrozumieniu swej roli przez Zarząd Miasta. Po wyeliminowaniu w roku 1932/33 z sumy wydatków zwyczajnych, wydatku na spłatę długów, stanowią wydatki na służbę społeczną 44%, a wydatki na administrację ogólną 36%.

Na wydatki nadzwyczajne składają się następujące główne pozycje: majątek komunalny, przedsiębiorstwa miejskie, drogi i pomiary oraz spłata długów.

Strukturę wydatków nadzwyczajnych w liczbach absolutnych i względnych przedstawia poniższa tabela:

Wydatki nadzwyczajne:

lata	suma ogólna	majątek komunalny	przedsiębiorstwa	drogi i pomiary	spłata długów
		w tysiącach złotych			
1926/27	107	82	—	25	—
1927/28	2.332	1.409	—	923	—
1928/29	4.754	1.254	1.707	1.793	—
1929/30	6.440	628	3.348	1.120	1.050
1930/31	12.022	2.565	6.809	2.089	—
1931/32	7.309	1.285	2.940	2.444	—
1932/33	6.032	316	1.313	2.479	1.436
	w %% sumy ogólnej wydatków nadzwyczajnych				
1926/27	100	77	—	23	—
1927/28	100	60	—	40	—
1928/29	100	26	36	38	—
1929/30	100	10	52	17	16
1930/31	100	21	57	18	—
1931/32	100	18	40	34	—
1932/33	100	5	22	42	24

Jak z powyższego widać, jedynym wydatkiem, nieobróconym na inwestycje, jest spłata długów — a raczej wydatkiem na obsługę długów. Na uwagę zasługuje zmniejszenie się wydatków na majątek komunalny, zwłaszcza w ostatnich dwóch latach i stosunkowo wysoki poziom wydatków na inwestycje w przedsiębiorstwach miejskich, jakoteż na budowę dróg i placów publicznych oraz na plany i pomiary, związane z rozbudową miasta.

Na sumę dochodów zwyczajnych składają się cztery główne pozycje: podatki, dochody z przedsiębiorstw, subwencje i dotacje oraz zwroty, przedstawiają się one następująco:

Dochody zwyczajne:

lata	suma ogólna	podatki	przedsiębiorstwa	subwencje i dotacje	zwroty
		w tysiącach złotych			
1926/27	286	130	104	9	0
1927/28	1,120	405	636	1	15
1928/29	1.777	882	318	500	22
1929/30	2.789	1.886	50	500	28
1930/31	3.815	2.290	179	767	384
1931/32	3.400	1.910	268	611	317
1932/33	2.753	1.337	263	605	322

w %% ogólnej sumy dochodów zwyczajnych					
1926/27	100	45	36	5	0
1927/28	100	37	57	0	1
1928/29	100	50	18	28	1
1929/30	100	67	2	18	1
1930/31	100	60	5	20	10
1931/32	100	56	8	18	9
1932/33	100	48	9	22	12

Z tabeli tej widać, że kwota, osiągnięta z podatków w ostatnich trzech latach, maleje, mimo niewątpliwego rozwoju Gdyni pod względem handlowym i przemysłowym. Przyczyny szukać należy z jednej strony w ogólnej ciężkiej konjunkturze gospodarczej, z drugiej zaś w liberalnem ustosunkowaniu się gminy do płatników. Wpływy bowiem z podatków w roku 1932/33 nie stanowią nawet 50% ogólnej sumy dochodów zwyczajnych, w porównaniu zaś do wydatków zwyczajnych, stanowią one zaledwie 16% wydatków, w stosunku zaś do ogólnych wydatków tylko 9%. Z tego wynika, że narazie jeszcze miasto Gdynia nie może utrzymać się o własnych siłach i że niezbędna mu jest pomoc z zewnątrz.

Dochody z przedsiębiorstw miejskich stanowią niewielki stosunkowo odsetek w ogólnej sumie dochodów zwyczajnych. Rentowność przedsiębiorstw dziś jeszcze jest nieznaczna w porównaniu do wydatków inwestycyjnych nań łożonych. Zresztą przedsiębiorstwa miejskie w mniejszym stopniu mają znaczenie źródeł dochodów, głównym ich celem jest obsługa mieszkańców.

Poważnem źródłem dochodów miasta są subwencje i dotacje rządowe. W roku 1932/33 stanowią one 22% ogólnej sumy dochodów zwyczajnych, w budżetach zaś na lata 1933/34 i 1934/35 suma dotacyj znacznie wzrasta, równoważąc budżet miejski.

Struktura dochodów nadzwyczajnych przedstawia się w sposób następujący:

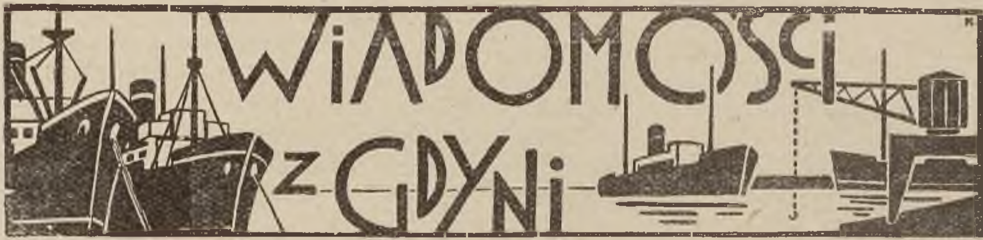
Dochody nadzwyczajne:

lata	suma ogólna	pożyczki	zwroty	majątek komun.
		w tysiącach złotych		
1926/27	145	96	—	—
1927/28	2.512	2.451	—	20
1928/29	2.300	2.277	—	3
1929/30	3.683	3.673	—	—
1930/31	6.673	6.026	393	—
1931/32	2.680	2.572	9	99
1932/33	9.209	9.188	21	0
w %% sumy ogólnej dochodów nadzwyczajnych				
1926/27	100	66	—	—
1927/28	100	97	—	1
1928/29	100	99	—	0
1929/30	100	100	—	—
1930/31	100	90	6	—
1931/32	100	96	0	4
1932/33	100	100	0	0

UWAGA: „Zero“ (0) oznacza, że wydatki lub dochody istnieją, jednak w sumach mniejszych od zł 500.— ewentl. mniej niż 0,5%.

Dochody nadzwyczajne miasta składają się prawie wyłącznie z pożyczek długoterminowych. Inne pozycje są mało ważne i mało istotne.

Bolesław Polkowski.



Z PRAC IZBY

POSIEDZENIE ZWIĄZKU IZB.

W dniu 28 marca odbyło się w Warszawie posiedzenie Związku Izb. Z ważniejszych spraw umieszczonych na porządku dziennym podkreślić należy omówienie zasad podziału 15 proc. dodatku do świadectw przemysłowych między Izbami Przemysłowo - Handlowemi a Izbami Rzemieślniczemi przyczem przyjęto jako zasadę, że przemysł i handel opłaca na rzecz Izb Przemysłowo - Handlowych, zaś rzemiosło na rzecz Izb Rzemieślniczych. W razie wątpliwości czy dane przedsiębiorstwa należą do rzemiosła czy też do przemysłu rozstrzyga władza wojewódzka po wysłuchaniu opinji zainteresowanych Izb, zaś przy przedsiębiorstwach handlowych, posiadających karty rzemieślnicze, decydującem winno być stwierdzenie obrotów danego przedsiębiorstwa rzemieślniczo - handlowego; o ile wykazałoby się, że dane przedsiębiorstwo rzemieślniczo-handlowe wykazuje więcej jak 50 proc. obrotów artykułami obcemi, nie przez siebie wyprodukowanemi to winno opłacać dodatki do patentu na rzecz Izb Przemysłowo-Handlowych. Zasady te mają być jeszcze uzgodnione z samorządem rzemieślniczym i w ten sposób będą mogły być w interesie obu samorządów definitywnie załatwione.

Sprawy ujednostajnienia pobierania opłat za czynności powierzone Izbom oddane zostały do załatwienia specjaln. komisji międzyizbowej. Komisji prawnej Związku Izb przekazano ujednostajnienie regulaminu arbitrażu przy Izbach Przemysłowo-Handlowych, jak też i noweliza-

cję rozporządzenia o wyprzedażach w obrocie handlowym.

W odniesieniu do będących w opracowaniu rozporządzeń wykonawczych do Kodeksu Handlowego Izby będą opinjować rozporządzenie wykonawcze do art. 4-go Kodeksu Handlowego — co uważa się za przedsiębiorstwo o większych rozmiarach, dalej do art 9-go „co są przedsiębiorstwa rolne“ następnie do art. 170 par. 2 odnośnie do licytacji zastawów bez sądu, wreszcie do art. 206 par. 2 odnośnie do licytacji przy sprzedażach handlowych; Izby także mają się wypowiedzieć co do art. XXXIX przepisów przechodnich do Kodeksu Handlowego i art. XI par. 2 co do opłat rejestrowych.

W toku jest nowelizacja prawa akcyjnego, w szczególności w dziedzinie podatkowej, obniżenie opodatkowania dywidend, natomiast odpowiedniego opodatkowania zysków oraz co do ochrony mniejszości w towarzystwach akcyjnych.

Izba Gdyńska zdała sprawozdanie z przebiegu ministerjalnej Konferencji Gospodarczej, odbytej w Gdyni 10 marca br. pod przewodnictwem Ministra Przemysłu i Handlu, oświadczając, że postulaty sfer gospodarczych gdyńskich, idące w kierunku rozwoju portu i handlu portowego przedstawiła ustnie a następnie w pisemnych elaboratach zainteresowanym Ministrom do rozstrzygnięcia. Postulaty powyższe podzielić można na dwie grupy; jedna obejmuje zagadnienia raczej natury technicznej, które tem samem mają charakter lokalny, natomiast druga grupa, obejmująca postulaty zasadnicze, zazębiające się o ogólno-polską politykę handlową w dziedzinie reglamentacji, kontyngentów, tworzenia instytucji dla usprawnienia aparatu handlowego, dalej zagadnienia co do uprzemysłowienia portu gdyńskiego, nareszcie co do zmiany administracji portu w Gdyni, niewątpliwie wymaga uzgodnienia ze sferami gospodarczemi całego obszaru, reprezentowanego przez Izby Przemysłowo-Handlowe, co znajdzie wyraz w ciągu dalszej realizacji dezyderatów.

Przy omawianiu tych kwestyj zostało zakomunikowanem, że dotychczasowy zakres działania Komisji Przewozów Portowych zostanie rozszerzony przez uzupełnienie prac tej Komisji nad wszystkiemi zagadnieniami polityki morsko-portowej. Do tej Komisji zostanie powołana Izba Gdyńska, jako referująca oraz Izba Warszawska, jako urzędująca Związku Izb.

Związek Izb przyjął do wiadomości opinję Komisji Morskiej naszej Izby co do działania Oddziału Instytutu Bałtyckiego w Gdyni, a mianowicie. że Oddział ten zajmie się w pierwszej linji stworzeniem archiwum naukow. dzieł i publikacyj z zakresu portowego, morskiego i żeglugowego. Na rok 1934 Związek Izb przyznał dla tej instytucji subwencję w kwocie 6000 złotych.

Odnośnie do urządzenia stałej wystawy prób i wzorów w Gdyni, Związek Izb zalecił Izbie Gdyńskiej przedstawienie pisemnego referatu na następne posiedzenie Związku Izb, w którem należy zająć stanowisko do zgłoszonych w tym przedmiocie uwag, sformułowanych przez inne Izby.

Po wysłuchaniu sprawozdania z prac Rady Traktatowej oraz przeprowadzeniu nieobowiązującej wymiany zdań nad statutem i instrukcją służbową przyszłego przymusowego Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, powołanego do życia znowelizowaną ostatnio przez Sejm ustawą o Izbach Przemysłowo - Handlowych, Zjazd Izb zakończył swoje obrady.

Po tem posiedzeniu w Instytucie Eksportowym omawiana była sprawa wymiany praktykantów pomiędzy Izbami Przemysłowo - Handlowemi a konsulatami Rzeczypospolitej Polskiej zagranicą.

Izbę naszą na posiedzeniu Związku Izb reprezentował p. Dyrektor Henryk Krupski.

ROKI SŁUŻBOWE NASZEJ IZBY.

W poniedziałek, dnia 9 kwietnia o godz. 7.30 wieczorem w Dworze Artusa w Toruniu odbędą się Roki służbowe naszej Izby, na których miejscowe sfery gospodarcze będą miały sposobność omówić aktualne zagadnienia życia gospodarczego rejonu. Z ramienia Izby w rokach tych wezmą udział wiceprezesi Hozakowski i Buszczyński oraz Dyrektor i wicedyrektor Izby. W końcu przyszłego tygodnia projektowane jest odbycie takiegoż zebrania w Inowrocławiu.

PIERWSZE REZULTATY KONFERENCJI GOSPODARCZEJ.

Jako pierwsze wyniki odbytej w dniu 10-go marca br. konferencji gospodarczej zanotować należy szereg zarządzeń Ministra Skarbu w dziedzinie usprawnienia działalności aparatu celnego na terenie portu gdyńskiego.

Minister Skarbu wydał mianowicie zarządzenia, mające na celu zwiększenie w wydatny sposób personelu Urzędu Celnego w Gdyni, przeprowadzenie reorganizacji tego urzędu z uwzględnieniem obecnych potrzeb portowych, przeprowadzenie zmian obowiązujących dotąd przepisów celnych w kierunku uproszczenia sposobu rejestrowania towarów zarówno w Urzędzie Celnym jak i składach celnych i wreszcie zorganizowanie odpowiednio wyposażonego laboratorjum Urzędu Celnego w Gdyni.

Równocześnie rozpoczęte zostały przygotowania do budowy nowego gmachu Urzędu Celnego. Gmach ten ma stanąć przy zbiegu ulic Rotterdamskiej i Celnej. Odpowiedni teren pod budowę gmachu został już przekazany przez Urząd Morski władzom celnym.

NOWY STATUT ORGANIZACYJNY URZĘDU MORSKIEGO.

W Monitorze Polskim (Nr. 70 z dnia 26-go marca br. poz. 107) ogłoszone zostało rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu w sprawie statutu organizacyjnego Urzędu Morskiego.

Nowy statut ustala nadal Urząd Morski jako władzę II instancji, określa jego zakres działania oraz dzieli go na 4 Wydziały:

I — Ogólny. II — Handlowy, III — Techniczno - Budowlany, IV — Administracji Morskiej.

Statut przewiduje istnienie nadal przy Urzędzie Morskim Tymczasowej Rady Portowej z dotychczasowym zakresem działania.

WALNE ZGROMADZENIE POLSKIEGO ZWIĄZKU MAKLERÓW.

Dnia 23 marca 1934 r. odbyło się Roczne Walne Zgromadzenie Polskiego Związku Maklerów Okrętowych pod przewodnictwem p. konsula Darskiego. Prezes Zarządu p. Cienciała złożył sprawozdanie za rok 1933, przytem szczególnie zwrócił uwagę na uregulowanie w 1933 r. ważnego zagadnienia podatku obrotowego polskich firm maklerskich po myśli postulatów Związku oraz podkreśla znaczenie, jakie będzie miało wprowadzenie ostateczne ustawy o zwolnieniu firm gdyńskich od opłat stemplowych. P. Prezes Cienciała poruszał również sprawę przepisów policyjno-portowych, obowiązujących w Gdyni, sprawę opłat portowych, holownictwa portowego, oraz organizacji cumowania.

W sprawozdaniu Prezes Cienciała zaznaczył pozatem, że nowa ustawa o postępowaniu celnem która wejdzie w życie z dniem 1 października br., uwzględnia postulaty, zgłoszone przez Radę Interesentów Portu w Gdyni w imieniu Związku, tak w zakresie koncesjonowania firm maklerskich jak i w zakresie nadzoru celnego nad pilotem. — Sprawozdanie wykazuje, że Polski Związek Maklerów Okrętowych reprezentuje 84,5 proc. tonażu, obróconego w Gdyni w 1933 r.

Prezesem Związku wybrano ponownie p. dyrektora Andrzeja Cienciałę, wiceprezesem p. konsula Lars Ustrud Svendsens, jako członków Zarządu pp. dyrektora Raczewskiego i dyrektora Jasińskiego, oraz konsula Darskiego, na zastępców członków Zarządu wybrano pp. dyrektora Bastyjana i p. dyrektora Hassla, na członków komisji rewizyjnej pp. Fink-Finowickiego i Kosznika.

Związek uchwalił, opracowany przez Zarząd, nowy projekt stawek „current rate" za sztauerkę, który zostanie zaproponowany do akceptacji Związkowi Armatorów Polskich oraz związkom, reprezentującym interesy towaru.

W sprawie przeładowania towaru ze statku przez magazyn przeprowadził Związek reasumcję dotychczasowej uchwały, która — podtrzymując zasadę wydawania towaru bezpośrednio w ilościach powyżej 50 ton, zaleca jednak swoim członkom wydawać towary w mniejszych partjach we wszystkich wypadkach, kiedy warunki na to będą pozwalały.

WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU FABRYKANTÓW I PRZEMYSŁOWCÓW W GDYNI.

Dnia 29 marca br. odbyło się Walne Zebranie Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni, na którem dokonano wyborów do Zarządu Związku na rok bieżący. Prezesem Związku wybrano p. Inż. Franciszka Skąpskiego, na członków Zarządu p. p.: Bolesława Nowackiego, Dyr. Włodzimierza Błażejewskiego, Inż. Jana Śmidowicza, Józefa Skarżyńskiego, Dyr. Ulrichsa, Inż. Ungera i Dyr. Gałczyńskiego.

Równocześnie zmieniono statut Związku, przystosowując go do przepisów prawa o stowarzyszeniach oraz rozszerzono teren działalności Związku na północne powiaty Pomorza, ciążące gospodarczo do Gdyni.

Walne Zebranie zatwierdziło przedstawiony preliminarz budżetowy na rok 1934 oraz udzieliło absolutorjum Zarządowi za rok 1933. —

ROZPOCZĘCIE KAMPANJI RYŻOWEJ.

W dniu 3 kwietnia Łuszczarnia Ryżu w Gdyni rozpoczęła nową kampanję ryżową. Pierwszy transport ryżu surowego w ilości 7468 ton przywiózł do portu naszego statek szwedzki „Sydic" bezpośrednio z Rangoonu. Dalsze transporty surowca oczekiwane są niebawem. Rozpoczęcie kampanji ryżowej przyczyni się niewątpliwie do ożywienia obrotów w porcie, gdyż jak wiadomo Łuszczarnia Gdyńska nietylko zaopatruje w ryż rynek polski, lecz również znaczne ilości już przerobionego surowca eksportuje do innych portów.

ROBOTY CZERPALNE I ZIEMNE W PORCIE.

Roboty czerpalne i ziemne w porcie, które zawieszone zostały z końcem roku zeszłego w związku z nastaniem sezonu zimowego, wznowione zostały w dniu 3 bm. Obejmują one w pierwszym rzędzie prace w kanale Przemysłowym celem przygotowania terenów na place składowe. Prace te będą prowadzone w bardzo szybkiem tempie i zakończone mają być w ciągu około 2 tygodni.

NOWY BUDŻET MIASTA GDYNI.

Na posiedzeniu Rady Miejskiej w dniu 28 marca br. pan Komisarz Rządu w Gdyni przedłożył Radzie Miejskiej projekt budżetu miasta na rok 1934/35. Budżet ten opracowany przez Zarząd Miasta i szczegółowo zbadany przez Komisje Radzieckie z małemi poprawkami po dyskusji został przyjęty przez Radę Miejską.

Jest to pierwszy budżet miasta, opracowany i przyjęty przed rozpoczęciem nowego okresu budżetowego i fakt ten należy uważać za wielką zasługę pana Komisarza Rządu Sokoła, jako też pracowników Komisarjatu Rządu, w szczególności Wydziału Finansowego.

Nowy budżet po stronie wydatków zamyka się sumą blisko 11 miljonów złotych i taką sumą po stronie dochodów.

TELEFONY W GDYNI.

Według informacyj Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w roku 1933 ilość telefonów wzrosła przeszło dwukrotnie w porównaniu ze stanem z r. 1932. Stan telefonów prywatnych, urzędowych, handlowych i central na 1 stycznia poszczególnych lat wynosi:

1929 — 216
1930 — 368
1931 — 534
1932 — 643
1933 — 860
1934 — 1821.

Prócz tego wzrosła również liczba telefonów dodatkowych, a mianowicie:

1929 — 230
1930 — 280
1931 — 411
1932 — 491
1933 — 580
1934 — 695.

Według kategoryj na 1 stycznia 1934 telefony dzielą się na prywatne — 647, handlowe — 861, urzędowe — 271, centrale — 42, aparaty dodatkowe — 695.

W Gdyni na 10.000 mieszkańców wypada 455 abonentów, posługujących się 830 aparatami, gdy w Warszawie na 10.000 mieszkańców wypada 460 abonentów — 570 aparatów. Pod względem abonentów Gdynia dorównała Warszawie, pod względem ilości aparatów (z dodatkowemi) przewyższyła stolicę.

OGÓLNOPOLSKI ZJAZD BUDOWNICZYCH W GDYNI.

W dniach 7 i 8 bm. odbędzie się w Gdyni Ogólnopolski Zjazd Budowniczych i Techników Budowlanych. Na program Zjazdu składa się szereg referatów zawodowych oraz obrady poszczególnych komisyj fachowych.

NOWE WYDAWNICTWA IZBY.

Z dniem 1 kwietnia br. Izba nasza rozpoczęła wydawnictwo codziennego komunikatu o ruchu statków w porcie gdyńskim. Komunikat ten dotąd wydawany był przez Związek Gdyńskich Eksporterów Portowych.

Z PORTU GDAŃSKIEGO.

OBRÓT TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LUTYM 1934 R.

Bardzo poważny wzrost obrotu towarów w porcie gdańskim, który dał się zauważyć w styczniu roku bieżącego, uległ w lutym pewnemu zahamowaniu, tem niemniej w porównaniu do obrotów z lutego roku zeszłego, obrót ten naogół wykazał wzrost o blisko 10%. Ogólny wwóz towarów do portu gdańskiego wyniósł w lutym r. b. 32.007 ton (27.502 ton w lutym 1933 r.), wywóz zaś — 373.285 ton (339.566 ton w lutym 1933 r.)

Z poszczególnych pozycyj towarów na wwozie wzrostowi uległy przedewszystkiem rudy 4.674 ton (1) oraz stal i żelazo 3.798 ton (559), zmniejszył się natomiast wwóz nasion — 602 tony (762), kawa 222 (333), kakao 113 ton (157), wełna surowa 57 ton (119), przędza bawełniana 600 ton (858). Wwóz śledzi solonych utrzymał się na tym samym poziomie 2.546 ton (2.552).

Po stronie wywozu zwiększenie wykazało żyto 25.481 ton (6.919), mąka 8.585 ton (634), makuchy 1.920 ton (558), oraz drzewo tarte 45.261 ton (27.604).

Przeładunek węgla wykazał zmniejszenie o blisko 9 tys. ton (245.941 ton w stosunku do 254.718 ton), prawie bez zmiany pozostał wywóz jęczmienia 13.150 ton (13.143 ton); zmniejszył się pozatem wywóz pszenicy — 860 ton (4.100), bekonów 109 ton (151), cynku 259 ton (765). Odpadł całkowicie eksport cukru.

POŁOŻENIE GOSPODARCZE GDAŃSKA W CIĄGU OSTATNICH 5 MIESIĘCY.

Urząd Statystyczny W. M. Gdańska podał ostatnio przegląd położenia gospodarczego w Gdańsku na ostatnie pięć miesięcy, od października 1933 roku do lutego 1934 roku włącznie, czyli za okres roku, odznaczający się normalnie pogorszeniem stanu gospodarczego, z reguły odzwierciadlającego się we wzroście ilości bezrobotnych. Okres ten jednak, jak wynika z danych Urzędu Statystycznego, nietylko nie wykazał pogorszenia, lecz odwrotnie przyniósł poważną poprawę w najpoważniejszych dziedzinach życia gospodarczego. Czynniki gdańskie widzą w tem zjawisku wpływ działalności narodowo-socjalistycznych władz Wolnego Miasta w szczególności w zakresie stosunków do Polski, wyraźnie łącząc stan obecny z układami polsko-gdańskiemi, zawartemi we wrześniu roku zeszłego.

Przedewszystkiem podkreślany jest spadek ilości bezrobotnych za te pięć miesięcy o 14.000 osób, do wysokości 25.500 osób, przyczem konjunkturalny wzrost bezrobocia w okresie zimowym wykazał zaledwie 3700 osób, gdy w najbardziej pomyślnym pod względem gospodarczym roku 1927/28, ten sam wzrost osiągał 8600 osób.

Dalszym objawem polepszenia położenia gospodarczego jest spadek ilości weksli protestowanych. Przy porównaniu danych z ostatniego kwartału roku 1932 i 1933 okazuje się, że gdy w roku 1932 było protestów 1744, to w tym samym okresie roku 1933 — zaledwie

928. Równocześnie uległy zmniejszeniu postępowania konkursowe z 16-tu na 3. Z drugiej strony, jako objaw dodatni występuje poważny wzrost wkładów oszczędnościowych, gdy mianowicie z końcem roku 1932 suma wkładów wyrażała się w liczbie 47,4 miljonów guldenów gdańskich, to z końcem lutego 1934 suma ta podniosła się do 55,4 miljonów guldenów, przyczem zanotowano zmniejszenie wkładów w walutach obcych na korzyść wkładów guldenowych.

Ruch statków w porcie oraz obrót towarów wykazał również zwiększenie, tak więc pojemność statków, które w ciągu 5 miesięcy do portu gdańskiego zawinęły, wzrosła z 777.983 n. t. r. na 853.395 n. t. r., zaś obrót towarów importowanych ze 125.086 ton na 162.365 ton, eksport utrzymał się w ostatnim kwartale r. 1933 na poziomie 1.493.219 ton w porównaniu do 1.496.729 ton za ten sam okres w roku 1932, natomiast w ciągu 2 pierwszych miesięcy roku 1934 eksport wzrósł z 724.710 ton na 975.159 ton.

Wyszczególnione wyżej objawy poprawy położenia gospodarczego Gdańska dają podstawę Urzędowi Statystycznemu do dojścia do wniosku, że nadchodzący sezon wiosenny i letni spowoduje dalszą poważną poprawę, szczególnie w zakresie spadku bezrobocia. Jak wiadomo, władze gdańskie zamierzają w tym właśnie celu uruchomić na szeroką skalę cały szereg robót publicznych.



STRATY TONAŻU ŚWIATOWEJ FLOTY HANDLOWEJ W R. 1933.

Dane opublikowane przez Niemiecki Lloyd za rok 1933, wskazują, że w roku tym tonaż ogólny światowej floty handlowej uległ zmniejszeniu o blisko 2.700.000 ton. jeśli się weźmie pod uwagę, że w roku 1932 tonaż ten zmniejszył się również o 2.000.000 ton, to otrzymamy kolosalną sumę zmniejszenia 4.700.000 ton. Jeśli się uwzględni, że pomimo uwiązania tonażu około 3 milj. ton, w żegludze międzynarodowej panuje poważny kryzys, jasną się stanie depresja panująca w ogólnych międzynarodowych obrotach handlowych.

Poniższe tabele dają materjał cyfrowy ilustrujący zmniejszenie tonażu światowego w ciągu ostatnich 3 lat:

	Straty z powodu:				Ogółem	
rok	awarji statków	ton	rozb. statków	ton	statków	ton
1931	369	335.471	437	1.176.801	806	1.512.272
1932	332	414.655	509	1.724.513	841	2.139.168
1933	363	366.976	739	2.321.250	1.002	2.688.226

Na skutek zmniejszenia ruchu ilość awarji, jak widać z tabeli, ulega zmniejszeniu; zmniejszenie to głównie jest wynikiem sprzedaży statków na rozbiórkę. Na czele państw zmniejszających tonaż swych flot handlowych stoją W. Brytanja, Włochy i Niemcy.

	1933		1932		1931	
Kraje	statków	ton	statków	ton	statków	ton
Belgja	11	35.536	7	29.985	1	9.748
Danja	10	33.167	5	15.109	3	1.081
Niemcy	82	273.385	36	125.254	13	41.471
Francja	15	49.752	33	97.319	33	96.914
Grecja	47	149.252	26	99.804	7	23.594
Wielka Brytanja	222	713.554	166	633.999	155	359.839
Włochy	78	290.187	89	371.810	27	88.080
Japonja	51	137.084	29	337.695	26	46.865
Norwegja	22	11.759	8	19.424	5	5.147
Szwecja	34	36.542	13	6.366	9	1.634
Stany Zjedn. A. P.	66	250.991	43	77.853	159	469.851
Holandja	27	122.960	26	134.200	21	96.988

NAJWIĘKSI WŁAŚCICIELE STATKÓW MOTOROWYCH.

Pismo „The Motor Ship" podaje ciekawe dane o podziale własności statków motorowych pomiędzy 9 towarzystw, należących do różnych narodowości świata.

Poniższa tabela daje dokładne pojęcie o tym podziale:

ameryk. Standart Oil Co.	posiadają	51	statków	o pojemn.	500.010 ton
angielsko-holend. Anglo-Saxon Petroleum Co.	„	53	„	„	325.630 „
niem. Hamburg America Line	„	37	„	„	273.310 „
norwesk. Wilm Wilhelmsen	„	34	„	„	210.930 „
duńska East Asiatic Co.	„	27	„	„	174.040 „
angielsk. Farness, Withy Lines	„	25	„	„	193.500 „
angielsk. Bank Line	„	33	„	„	170.480 „
holend. Netherland S. S. Co.	„	17	„	„	168.000 „
angielsk. Blue Funnel Rine A. Holt & Co.	„	23	„	„	152.290 „
		300			2.168.190 ton

Z danych tych wynika, że 9 wskazanych towarzystw posiada czwartą część wszystkich statków motorowych na świecie, nie są brane przytem pod uwagę statki w budowie, lecz jedynie będące już w użytku.

ZAKUPY STATKÓW PRZEZ SOWIETY.

W czasach ostatnich rząd sowiecki zakupił w Norwegji, Szwecji i Holandji 11 statków o ogólnej pojemności 40.000 ton. Statki te w najbliższym czasie mają przybyć do portu w Leningradzie. Są w toku pertraktacje o nabycie we Włoszech dalszych 8 okrętów o ogólnej pojemności 23.000 ton. Część należności za te statki ma być uiszczona w gotówce, na resztę udzielony ma być 30 miesięczny kredyt. gwarancję za który ma wziąć na siebie rząd włoski.

JAPOŃSKA CENTRALA HANDLOWA W TRIEŚCIE.

Wzmożona działalność japońskiej ekspansji handlowej na rynki Bałkańskie i Europy środkowej przybierać zaczyna na sile w czasach ostatnich. W chwili obecnej czynione są przygotowania do stworzenia w porcie Triesteńskim japońskiej centrali handlowej, działalność której miałaby sięgać rynków przedewszystkiem Europy Środkowej. Dwa inne poważne centra handlu na Bliskim Wschodzie, jak Konstantynopol i Kair brane są również w rachubę. Pierwotne zamierzenie stworzenia centrali w Bukareszcie zostało zaniechane, przynajmniej na razie, niemniej jednak i na rynek rumuński Japończycy zamierzają przyjść ze swemi taniemi samochodami, biorąc wzamian od Rumunji produkty naftowe.

WYMIANA HANDLOWA POMIĘDZY FINLANDJĄ I BUŁGARJĄ.

Toczące się w czasach ostatnich rokowania handlowe pomiędzy Finlandją a Bułgarją przybierają konkretne formy w sensie omówienia wymiany towarowej pomiędzy obu krajami. Ze strony Bułgarji wchodzą w. rachubę tytoń i mąka ze strony zaś Finlandji przedewszystkiem celuloza i obuwie gumowe. W związku z tem staje się aktualną sprawa zbadania możliwości skierowania tej wymiany tranzytem przez port w Gdyni. — Kwestja ta obraca się w granicach możliwości z tego względu, że Gdynia jeśli chodzi o eksport z Finlandji już jest punktem przeładunku towarów fińskich, idzie tu przedewszystkiem o eksport papieru z Finlandji do Egiptu.

WIADOMOŚCI HANDLOWE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

OGRANICZENIE POLSKIEGO IMPORTU BEKONÓW DO ANGLJI.

Anglja zdecydowała się zwiększyć na okres najbliższych paru miesięcy kontyngent importu bekonów z zagranicy, co się tłumaczy niewystarczająco produkcją krajową.

Jednak wbrew początkowym przypuszczeniom, kontyngent Polski — mimo tej podwyżki — ulega obniżeniu, a to z uwagi na fakt, że udział procentowy Polski w kontyngencie globalnym wynoszący dotychczas 9,53% został zredukowany do 7,95%.

Globalna kwota importu bekonów z zagranicy ustalona została do końca rb. na 5.420.300 cwt. Z te sumy przypadnie na okres do końca lipca 2 862.900 ctw. na okres zaś od sierpnia do grudnia włącznie — 2.557.400 cwt.

Kontyngent Polski wynoszący ostatnio i do dnia 28 marca r. b. 45.500 cwt. w okresie 4-tygodniowym zredukowany został na okres od dnia 29 marca do końca lipca do 39.560 cwt. w okresie 4-tygodniowym.

W okresie od sierpnia do końca grudnia kontyngent nasz wynosić będzie 36.330 cwt. w okregrudnia włącznie — 2.557.400 ctw.

OBROTY HANDLOWE POLSKO-HOLENDERSKIE W ROKU 1933.

Zagraniczny handel Holandji wynosil w ciągu lat ostatnich (w tysiącach Flh. — 1 Flh. = 3,58 zł):

	1929	1932	1933
Import	2.752.298	1.299.427	1.209.244
Eksport	1.989.431	846.128	725.656

Obroty z Polską wyniosły (w tysiącach Flh.):

	1929	1932	1933
Import z Polski	24.100	13.657	16.102
Eksport do Polski	17.814	6.703	6.966

Z powyższych zestawień wynika, że aczkolwiek zagraniczne obroty Holandji uległy w r. 1933 dalszej zniżce, obrót z Polską cokolwiek się ożywił. Ujemne wpływy kryzysu zdają się mijać, lecz poprawa postępować musi z natury rzeczy, bardzo powoli.

W roku 1933 na nasz eksport do Holandji składały się następujące grupy:

	Flh.	% eksportu	% obrotu
Wyroby przemysłowe	2.915.500	18	12,6
Drzewo	7.697.000	40	33,4
Zboże	907.000	5,6	3,9
Ziemiopłody	786.000	4,9	3,4
Węgiel	735.000	4,6	3,2
Cukier	810.000	5	3,5
Konie	459.000	2,9	2
Skóry	548.000	3,4	2,4
Sole potasowe	205.000	1,3	0,9

Powyższe grupy obejmują 77% naszego całego eksportu do Holandji w sumie Flh. 12.314.000.

Pojemność rynku holenderskiego jest bardzo znaczna, istnieje duże zapotrzebowanie na szereg importowanych artykułów, konkurencja jednak z innemi krajami, tak pod względem jakości, jak i ceny jest bardzo silna.

Podobnie, jak w wielu krajach, w Holandji wprowadzono szereg ograniczeń przywozu, nietylko celem zmniejszenia ujemnego bilansu handlowego, ale i ochrony holenderskiego przemysłu, który został ciężko dotknięty zarówno na odcinku rynku wewnętrznego, jak i w swych możnościach eksportowych do Indyj Holenderskich, gdzie konkurencja japońska poczyniła dotkliwe dla przemysłu holenderskiego postępy. Zmniejszenie produkcji fabryk holenderskich, zmusiło je do przejścia na wyrabianie tych rodzajów towarów, które uprzednio były wyłącznie importowane.

Ograniczenia przywozu przyjęły w Holandji formę kontyngentów i monopoli. Skontyngentowano wwóz szeregu towarów, przyczem każda ustawa kontyngentowa podaje okres trwania kontyngentu, lata bazowe i ustawowo przysługujące kontyngenty.

Prócz jednak możliwości eksportu do Holandji towarów już skontyngentowanych, istnieją widoki zbytu szeregu artykułów, których wwóz do Holandji jest nieograniczony. Dla ilustracji możliwości eksportowych wyjaśnić należy, że w naszym eksporcie do Holandji przypadało w 1933 r. na: towary skontyngentowane — 10%, towary zmonopolizowane — 5,7%, towary wolne do wwozu — 84,3%.

OBROTY HANDLOWE POMIĘDZY POLSKĄ A BUŁGARJĄ.

Według urzędowej statystyki bułgarskiej, handel zagraniczny Bułgarji w stosunku do Polski w ostatniem pięcioleciu. przedstawiał się, jak następuje:

Rok	przywóz		wywóz	
	tony	tys. lew.	tony	tys. lew.
1929	4.283	48.183	4.804	542.194
1930	2.240	52.544	4.825	630.966
1931	8.982	144.832	7.094	490.189
1932	16.130	105.150	1.984	176 292
1933	1.907	23.978	1.945	49.501

Przywóz najważniejszych towarów z Polski do Bułgarji w r. 1933:

Towary	ilość w tys. kg.	wartość w tys. lew.
Oleje mineralne smarowe . . .	62	1.645
Wyroby fajansowe	37	789
Drut walcowany	755	3.133
Blacha żelazna grub. do 3 mm. .	51	296
Bandaże kolajowe	176	917
Cynk surowy	169	1.367
Dykty	265	2.403
Przędza wełniana	13	3.049
Przędza jutowa	274	5.025
Worki jutowe	3	150
Kalosze	2	239
Obuwie z kauczuku	22	3.204
Inne artykuły	87	1.761

Ogółem 1.907 ton za 23.978.000 lew.

Wywóz najważniejszych towarów z Bułgarji do Polski w r. 1933:

Towary	ilość w tys. kg.	wartość w tys. lew.
Winogrona świeże	750	6.733
Śliwki suszone	144	1.638
Tytoń	733	25.102
Papierosy	1	146
Forniery	10	616
Surowe skóry owcze	14	477
Skóry jagnięce	292	14.672
Inne artykuły	302	117

Ogółem 1.945 ton za 49.501.000 lew.

WĘGIEL NIEMIECKI DO HOLANDJI.

Układ handlowy z Niemcami przewiduje również uregulowanie obrotów węglem. Zawiera on mianowicie przepis, że wywóz niemieckiego węgla do Holandji jest wolny (niezależnie od konwencji węglowej, zawartej przez samych producentów). W razie skontyngentowania wwozu przez Holandję — Niemcy otrzymają przydział 4,2 milj. ton, zaś niemiecki węgiel bunkrowy ma i wtedy korzystać ze swobody. Przy wzmożeniu spożycia węgla w Holandji — otrzymają Niemcy specjalne kontyngenty. Wywóz węgla holenderskiego do Niemiec określa się na 100.000 ton miesięcznie, a przy wzroście spożycia powyżej 8 milj. ton miesięcznie — otrzyma Holandja kontyngenty dodatkowe. Wzrost spożycia stwierdza Komisarz Węglowy. Niemcy zobowiązały się w układzie nie czynić trudności zbytowi węgla holenderskiego na swym rynku.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17. DO 27. III. 1934 R.

ALBANJA. Rozporządzeniem z dnia 7 lutego 1934 podwyższone zostały stawki celne na rewolwery i ich części, dubeltówki, instrumenty muzyczne, samochody i podwozia, wyroby kosmetyczne, przyczem wysokość podwyżek dochodzi do 50%.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Został zniesiony w dn. 1 lipca 1930 r. zakaz importu orzechów ziemnych.

AUSTRJA. W myśl zarządzenia władz austrjackich Polska nie została nadal zaliczona do rzędu krajów, z których przywóz ziemniaków jest dozwolony. Zakazy przywozu obowiązują w stosunku do krajów nieuznanych przez rząd austrjacki za wolne od zarazy raka ziemniaczanego.

BELGJA. Import koni został skontyngentowany. Roczny kontyngent ogólny, w którym partycypują importerzy koni wszelkiego pochodzenia, wynosi 14,038 koni. Rozdział dokonywany jest kwartalnie. Pozwolenia wydawane są bez opłaty importerom w Belgji przez Urząd Ministerstwa Rolnictwa. Importerzy, którzy pragną figurować na liście, muszą poprzednio wykazać się dowodami, że w roku bazowym (1933) sprowadzali konie z zagranicy.

W Belgijskim Dzienniku Ustaw z dnia 18 marca 1934 r. ogłoszony został dekret, wprowadzający kontyngenty na wyroby porcelanowe i fajansowe. Jednocześnie z powyższem, rozporządzeniem z dnia 24 marca br. skontyngentowany został import owoców i jarzyn.

W dniu 18 marca ogłoszono obowiązujące od 20-go marca br. rozporządzenie o ograniczeniu przywozu wyrobów fajansowych, majolikowych i porcelanowych z poz. 824 i 825 tar. cel. belgijskiej. Pozwolenia przywozu przyznaje Ministerstwo Przemysłu.

Rząd Belgijski zamierza przedłożyć Izbom ustawodawczym projekt ustawy dotyczącej reglamentacji przywozu, rozszerzonej w stosunku do obecnie obowiązujących ograniczeń.

CZECHOSŁOWACJA. Od dnia 19 bm. obowiązuje nowa lista towarów zwolnionych od uzyskiwania przy imporcie pozwoleń dewizowych.

Ministerstwo Handlu wyjaśnia, że w stosunku do niżej podanych towarów, chociaż zniesiony został przymus przydziału dewiz, obowiązuje nadal uzyskanie licencji, a mianowicie: trzoda chlewna (poz. 70); wieprzowy i gęsi smalec (89); wina wszelkie i owocowe — (109 a i b); wina szampańskie (110); wapna palone i gaszone (150 a); dywany wiązane (237); kwas saletrzany (598 b 2); cjanamid wapnia (600 m); superfosfaty (617); kwas mrówczany (622) i mączka Thomasa (652).

ESTONJA. Z dniem 8 marca 1934 r. weszło w życie rozporządzenie, dotyczące importu opakowań towarów. Na mocy rozporządzenia wszelkie worki, skrzynki, beczki i t. p. przedmioty służące dla celów opakowania pełne lub napełnione towarami nie opłacają cła, pod warunkiem jednakże, że złożona będzie gwarancja pieniężna w odnośnym urzędzie celnym lub w banku i przedmioty te po upływie 6 miesięcy reeksportowane będą zpowrotem do kraju pochodzenia.

FRANCJA. W dn. 15 marca b. r. wprowadzony został kontyngent przywozu na cynk oraz ołów, przyczem wysokość globalnego kontyngentu na cynk wynosi na okres od 1 marca do 30 czerwca 1934 r. — 1876 q, a na ołów 75.922 q.

Na mocy rozporządzenia z dn. 14 marca 1934 r. ponownie zabroniony został import bydła (za wyjątkiem koni i owiec) polskiego pochodzenia. Wyczerpane zostały kontyngenty w stosunku do „autres pays" na części do maszyn (poz. 535 bis s), klej kostny (poz. 325) w stosunek do Polski; szkło dęte i kryształowe (350), instrumenty dla doświadczeń fizykalnych (634 quater A) buty długie męskie i dziecinne (480 i 481), zabawki (646 A). Przyjęty został przez Senat projekt zwyżki cła na figi i dekstryn. Rozporządzeniem z dn. 17 III. 1934 r. podwyższone zostały stawki celne na oleje ciężkie i pochodne (poz. 198, 189 bis).

FRANCUSKA AFRYKA ZACHODNIA. Rozporządzeniem z dn. 14 marca 1934 r. skontyngentowany został import przędzy bawełnianej, surowej i bielonej, materjałów bawełnianych, pluszu i aksamitu, wyrobów dzianych, tiulu, pasmanteryj, koców i odzieży.

HOLANDJA. Rząd holenderski zamierza powołać do życia instytut clearingowy, którego zadaniem ma być opracowanie i przeprowadzenie praktyczne umów clearingowych, zawartych z poszczególnemi krajami.

IRLANDJA. Rozporządzeniem z dn. 13 marca 1934 wprowadzone zostało cło na miód wszelkiego rodzaju w wysokości 1 sh. za funt ang. Dotychczas miód był wolny od opłaty celnej.

MADAGASKAR. Rozporządzeniem z dn. 17 marca 1934 r. wprowadzony został kontyngent importu bawełnianych i jedwabnych wyrobów włókienniczych, haftów i odzieży.

KANADA. Wprowadzony w dn. 12 marca 1934 podatek konsumcyjny w wysokości 1 i 2 c. od cukru, glukozy, syropu i t. p. rozszerzony został na wszelkie wyroby cukiernicze jak cukierki, czekoladki, herbatniki i t. p.

NIEMCY. Kontyngent przydziału dewiz na cele importu został zmniejszony na kwiecień do wysokości 35%, podczas gdy w marcu wynosił 45%.

NORWEGJA. W dn. 6 marca b. r. weszły w życie następujące zmiany celne:

1) Pozycja 1 c., określająca cło sezonowe na jarzyny, mianowicie, import pomidorów jest wolny od cła w okresie od 1-go stycznia do 30 kwietnia, zamiast do 31-go maja.

2) Stawkę celną na obuwie płócienne z gumowemi podeszwami podwyższono z kor. 0,80 do kor. 1,20 za kilogram.

3) Stawka celna na kosze z wikliny pokrytej korą została podwyższona z kor. 0,12 do kor. 0,20 za kilogram.

4) Stawka celna na magle została podwyższona z kor. 0,03 do kor. 0,05 za kg.

5) Łańcuchy o wygiętych ogniwach, których średnica nie przekracza 6 mm., używane do kół samochodowych zostały umieszczone osobno w taryfie. Nowa stawka na wymieniony artykuł wynosi 0,05 za kg., podczas gdy dawniej był on wolny od cła.

Z dniem 12 marca b. r. wprowadzono dwa nowe zakazy przywozu do Norwegji mianowicie, obuwia gumowego oraz fajansów. Pozwoleń importowych udziela Min. Handlu.

Przyjęta została przez parlament z natychmiastową mocą obowiązującą uchwała, wprowadzająca zakaz importu masła.

PORTUGALSKIE POSIADŁOŚCI MOZAMBIK Dekretem z dnia 2 lutego 1934 podwyższone zostały stawki celne na tytoń, ryż, kawę, herbatę, cement, piwo, pszenicę i mąkę pszenną i papierosy.

RUMUNJA. W nowym systemie kontyngentowym, który wchodzi w życie w dn. 1. IV. 34, przywóz surowców ma pozostać nadal wolnym od kontyngentów. Należy jednak nadmienić, że przędza bawełniana i wełniana mają nie być uważane za surowce.

STANY ZJEDNOCZONE. Według doniesień prasy zniesiona ma być reglamentacja importu spirytusu i wyrobów alkoholowych.

TUNIS. Na mocy rozporządzenia z dn. 6 marca 1934 r., rośliny strączkowe i owies zagranicznego pochodzenia podlegają kontyngentowaniu importu i opłatom licencyjnym, jak to ma miejsce we Francji i Algierji.

WĘGRY. Rozporządzeniem z dn. 13 marca 1934 r. podwyższone zostały stawki celne na siarczan glinu 4 kor. (poz. 271 c), ałun — 9 kor. (271 d), chemicznie czyste nieorganiczne kwasy — 15% ad val. (437), aldehyd mrówkowy 30 kor. (453), maszyny włókiennicze.

WŁOCHY. „Gazzetta Ufficiale" z dn. 13 marca b. r. (Nr. 61) ogłasza dekret daty 8. III. 1934, precyzujący postanowienia rady ministrów z dnia 3 marca w przedmiocie premji ruchomej dla producentów jedwabiu. Wedle brzmienia dekretu wysokość premji będzie ustalona co miesiąc w zależności od notowań jedwabiu na giełdach New Yorku i Yokohamy.

ZAGŁĘBIE SAARY. Rozporządzeniem z dn. 26 lutego 1934 r. wprowadzono zwyżkę podatku obrotowego na oleje ziemne ciężkie, benzol i benzynę, smary i t. p.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z POLSKIMI EKSPORTERAMI.

Istnieje możliwość eksportu do Holandji konstrukcyj drewnianych do budowy małych domków odpoczynkowych. P/7452/40/Ro.

Firma niemiecka interesuje się importem z Polski surowych listew do obrazów. P/7223/40/Ro.

Firma niemiecka pragnie importować z Polski dykty klejone. P/6996/40/Ro.

Firma niemiecka prosi o oferty cif Hamburg na rzepak. P/7079/34/Pi.

Firma czechosłowacka interesuje się paszą: otrębami, makuchami, wytłokami buraczanemi i pulpą ziemniaczaną. Prosi o oferty tylko pierwszorzędnych firm franco polsko-czeska granica. R/6439/38/Pi.

Ciesząca się dobrą opinją firma brazylijska obejmie reprezentacje firm polskich oraz rozpocznie współpracę na własny rachunek E/7372/21/Ch.

Kupiec pochodzenia polskiego, który wyjeżdża w tych dniach do Japonji zainteresowany jest otrzymaniem zastępstw artykułów polskich. E/5894/3B/Ch.

Firma belgijska pragnie objąć przedstawicielstwa polskich firm eksportowych. E/6635/3E/Ch.

Poważna firma w Liège zwraca się do eksporterów polskich z propozycją nawiązania stosunków handlowych E/7172/40/Ch.

Poważne fińskie firmy agenturowe interesują się przedstawicielstwami polskich fabryk kapeluszy i stożków do kapeluszy. P/5117/64/Z.

Firma egipska interesuje się importem z Polski pończoch damskich, skarpetek męskich i dziecinnych, papieru w różnych gatunkach, wyrobów szklanych i porcelanowych. W tym celu pragnęłaby nawiązać kontakt z odnośnemi firmami polskiemi nie posiadającemi swych przedstawicielstw na egipskim rynku P/7440/3 MZ.

Firma w Guatemali, o której Instytut posiada korzystne informacje, pragnie zakupywać w Polsce różne artykuły m. inn.: wódki i likiery. P/7357/32/ Sz.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Firma niemiecka rozporządza możliwością uzyskania na dogodnych warunkach kredytów hipotecznych na budowę statków do wysokości 60% wartości.

SPRAWY TURYSTYCZNE

ŚWIĘTO MORZA.

Tegoroczny obchód „Święta Morza" odbędzie się w całej Polsce, według ustalonego już zwyczaju, w dniu 29 czerwca. Obchód odbędzie się pod hasłem zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, oraz mobilizacji młodego pokolenia dla służby Polski na morzu. W Gdyni projektowany jest na ten dzień wielki Zlot Młodzieży Polskiej wszystkich organizacyj młodzieży.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej przystąpił już do zorganizowania Komitetu Honorowego, Głównego Komitetu Wykonawczego, oraz Komitetów Lokalnych.

Program tegorocznego „Święta Morza" będzie podany do publicznej wiadomości w najbliższym czasie.

WYSTAWY I TARGI

TARGI SZWAJCARSKIE.

Tegoroczne Targi Szwajcarskie, na których wyłącznie tylko jest reprezentowany przemysł szwajcarski, odbędą się w Bazylei od dnia 7 do dnia 17 kwietnia.

Karty zakupów (legitymacje) udziela Poselstwo Szwajcarskie w Warszawie. Karty te zawierają dokładne dane dotyczące ulg kolejowych udzielanych przez Szwajcarskie Koleje Związkowe, oraz uchylają wszelkie formalności na Targach.

Pozatem na mocy dokonanego układu między Szwajcarskiemi Kolejami Związkowemi a Kolejami Polskiemi, osoby udające się na Targi do Bazylei, za okazaniem wspomnianej legitymacji, otrzymują na przejazd kolejami polskiemi 25% ulgi.

Odwiedzającym Targi Szwajcarskie w Bazylei, wizy na wyjazd do Szwajcarji udzielane będą po 4,25 zł (fr. 2,50) od paszportu. Wykluczone są jednak osoby nie posiadające ściśle ustalonej przynależności państwowej.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 8 5. IV. 1934

NIEDOCENIANY WARSZTAT PRACY DLA FIRM SPEDYCYJNYCH W GDYNI.

Znaczenie importu śledzi solonych przez Gdynię dla potrzeb kraju oraz dla dalszego tranzytu było już kilkakrotnie omawiane na łamach naszego Biuletynu. Obecnie należałoby się zastanowić nad rolą, jaką odgrywa i jaką w tym ważnym imporcie odegrać w przyszłości powinien czynnik spedytorski.

Do roku 1933 jedynym dostawcą śledzi solonych dla Polski był pośrednik w Gdańsku, gdzie w dobrych latach przechodziło powyżej 500 tysięcy beczek ze śledziami. W tych to dobrych czasach firmy importowe, czy też spedycyjne liczyły polskiemu odbiorcy do trzech szylingów w złocie za czynności manipulacyjne i spedycyjne, związane z wysyłką towaru. Stanowiło to pokaźną sumę około trzech miljonów złotych rocznie, co dać może wyobrażenie o ważności spedycji w tym dziale gospodarczym.

Rozwój importu śledzi jest uzależniony przedewszystkiem od dogodnych warunków składowania, czyli od istnienia tranzytowych magazynów zwykłych i chłodzonych. Dzięki istnieniu Hali i Chłodni Rybnej i wybudowaniu z początkiem 1933 roku zwykłych magazynów tranzytowych zdołano skierować import śledzi przez Gdynię, który to import w pierwszym roku swego istnienia osiągnął imponującą cyfrę około stu tysięcy beczek. W roku bieżącym dzięki zainteresowaniu się Gdynią eksporterów angielskich, import ten zapewne wykaże dalszy poważny wzrost, zwłaszcza, że wchodzi w rachubę Gdynia, jako miejsce tranzytu. Aby to jednak nastąpiło musimy nietylko powiększyć nasze magazyny zwykłe, i wybudować specjalną Chłodnię Śledziową (na 30 tysięcy beczek dużych), ale niezbędną się staje rzeczą usprawnienie naszego aparatu spedycyjnego i uzyskanie tak dogodnych warunków przeładunkowych i związanych z tem kosztów, aby fakt ten był jednym z najważniejszych momentów działających na przyciągnięcie tego importu i tranzytu przez Gdynię.

Śledzie solone ze względu na swą masowość i jednolitość, są bardzo wdzięcznym artykułem dla spedycji. Warunkiem jednak niezbędnym staje się tu specjalizacja w jednym kierunku i taka firma spedycyjna nastawiona tylko na śledzie, oparta o współpracę z bankami, może liczyć na wyrobienie sobie dogodnego warsztatu pracy. Koniecznem jednak wydaje się oparcie takiej firmy na tak mocnych podstawach finansowych, aby mogła uruchomić niezbędne magazyny wraz z Chłodnią Śledziową. Roczna eksploatacja Magazynów Tranzytowych dla śledzi solonych, prowadzona przez Morski Instytut Rybacki, wykazała, że magazyny te, będące własnością Skarbu Państwa (Urząd Morski), są inwestycją rentującą się dobrze.

Import śledzi solonych, kierujący się przez port rybacki w Gdyni, obsługiwany jest bądź przez specjalne firmy importowe, bądź też przez firmy spedycyjne, występujące w roli pośrednika między dostawcą zagranicznym a małym odbiorcą wewnątrz kraju, nie korzystającym z usług firmy importerskiej w Gdyni.

Sami zaś importerzy śledzi w Gdyni korzystają często ze współpracy firm spedycyjnych. Analiza kosztów wykazuje, że każda beczka ze śledziami załatwiona przez firmę spedycyjną pozostawia w porcie od jednego do dwu złotych, do czego należy dodać około trzech złotych od beczki na koszta handlowe firmy importowej śledzi solonych.

Zastanawiając się nad roczną pracą firm spedycyjnych w dziale importu śledziowego w Gdyni dochodzimy do wniosków:

1) Robocizna przeładunkowa wymaga specjalizowania się robotników w tym dziale, celem usprawnienia przeładunku i odpowiedniego obchodzenia się z towarem.

2) Formalności celne będą mogły być załatwiane dla importerów szybko i sprawnie tylko przez taką firmę spedycyjną, która dział śledziowy będzie wyłącznie albo na pierwszym planie załatwiała.

3) Dotychczasowa eksploatacja magazynów tranzytowych przez Morski Instytut Rybacki, instytucję można nawet powiedzieć użyteczności publicznej, nie mającej na celu uzyskania jaknajwiększych zysków, tylko dążącej do pokrycia własnych kosztów eksploatacyjnych, daje gwarancję taniej obsługi przy korzystaniu z tych magazynów.

4) Konserwacja śledzi solonych w magazynach, wymaga fachowego i specjalnie przeszkolonego materjału ludzkiego (naprawa uszkodzonych beczek, dolewanie solanki, wysortowywanie psującego się towaru itp.).

5) Obsługiwanie importu śledzi solonych wymaga od firm spedycyjnych zapoznania się z zagranicznym dostawcą w Anglji, Norwegji, Holandji itp.

6) Znajomość rynku krajowego czyli odbiorców śledzi w Polsce jest konieczną.

7) Rozwój importu i tranzytu śledzi przez Gdynię jest uzależniony od dalszej rozbudowy magazynów zwykłych i specjalnej chłodni śledziowej.

B. Sotkowski.

KRONIKA

— **Rezultaty polskiego rybołówstwa morskiego w miesiącu marcu.** Od czasów istnienia naszego rybołówstwa morskiego miesiąc marzec br. dał największe połowy ilościowo, bo 2.209.560 kg o wartości 297.326 zł. Ilościowo więc połowy w jednym tylko miesiącu marcu 1934 roku są większe od całorocznych połowów w takich latach, jak np. 1921 rok, 1926 rok, 1927 rok, 1928 rok. Fakt ten świadczy dowodnie o żywotnych możliwościach rozwojowych naszego rybołówstwa morskiego oraz związanego nierozdzielnie z tem rybołówstwem przemysłu i handlu rybnego na wybrzeżu.

Jeżeli chodzi o podział połowów wedle miejscowości w miesiącu marcu, to na połowy przybrzeżne przypada: na Hel 1,141,510 kg o wartości 138,884 zł, czyli, że Hel jest nadal na czele, Gdynia złowiła 395,210 kg ryb o wartości 69,665 zł, miejscowości półwyspu od Jastarni do Wielkiej Wsi złowiły: 367,720 kg o wartości 51,600 zł, od Chłapowa do Karwji na granicy niemieckiej złowiono najmniej, bo tylko 8,380 kg o wartości 3.089 zł, miejscowości nad Zatoką od Pucka do Obłuża pod Gdynią złowiły 46,400 kg o wartości 17,684 zł. Połowy dalekomorskie pełnego Bałtyku dały rezultat 50,340 kg o wartości 16.404 zł.

Podział połowów na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco: (w nawiasie podaje się cenę za jeden kg w złotych): szprotów 90% połowów, bo 2.041.600 kg (0,10 zł), na flądry 44.580 kg (od 0,20 zł do 0.40 zł za kg), śledziki 85.740 kg (0,40 zł), dorsze 22,500 kg (0,30 zł), łososie duże 3,620 kg (5.80 zł), łososie małe t. zw. mielnice 1.260 kg (2,60 zł), troć 300 kg (5,— zł), węgorze 1.480 kg (1,60 zł), kwapy czyli t. zw. miętusy morskie 3.030 kg (0,60 zł), sieja 420 kg (1,60 zł), ryby słodkowodne w Zatoce: szczupaki 1.620 kg (1,60 zł), okonie 1.780 kg (1,00 zł), płocie 1.630 kg (0,80 zł).

Sprzedaż połowów w marcu kształtowała się tak samo mniej więcej, jak w miesiącach poprzednich. I tak np. wędzarnie zostają nadal największym odbiorcą połowów, gdyż zakupują 1.581,230 kg ryb o wartości 176,456 zł, rynek miejscowy na wybrzeżu zabiera 585,185 kg za cenę 102.761 zł, rola zaś Gdańska spada prawie do niecałych dwu procent ilościowego zakupu 43.145 kg o wartości 18.109 zł, czyli około siedem procent w stosunku do całej wartości miesięcznych połowów. Widać z tego, że Gdańsk zabiera droższe gatunki ryb (flądry, łososie itp.)

— **Połowy dalekomorskie pełnego Bałtyku w marcu 1934 r.** Systematyczna i planowa akcja Urzędu Rybackiego oraz Morskiego Instytutu Rybackiego, celem skierowania naszych rybaków z połowów przybrzeżnych na połowy pełnego Bałtyku może poszczycić się realnemi sukcesami.

Po wybudowaniu kilku mocnych kutrów z silnemi motorami i urządzeniami do przywożenia ryb w żywym stanie (baseny w kutrze), rok rocznie w marcu zaczynają się połowy w okolicy Bornholmu obok Danji. Z połowów tych przywożą rybacy flądry i dorsze. Podróż trwa, zależnie od pogody, trzy dni do tygodnia, a rezultat połowu zależy nietylko od odpowiednich narzędzi, ale w największym stopniu od znajomości terenu.

W miesiącu marcu wyjeżdżało na połowy cztery kutry z Gdyni i dwa kutry z Helu, robiąc razem jedenaście podróży i przywożąc łącznie 50,340 kg ryb, z czego na flądry przypada ⅔, a na dorsze ⅓.

— **Celowa akcja pomocy bezrobotnym rybakom.** W okresie zimowym nie wszyscy rybacy rozporządzają kutrami, zaopatrzonemi w motory celem połowów masowych szprota. Na ogólną ilość tysiąca stu rybaków, uprawiających stale połowy istnieje tylko 125 kutrów z motorami.

Szereg rodzin na półwyspie Helskim znalazło się w krytycznem położeniu. Morski Instytut Rybacki rozpoczął więc bardzo celową akcję, mającą na celu zatrudnienie bezrobotnych rybaków. Około stu rybaków otrzymało odpowiednie materjały, z których wyrabia się sieci do połowów węgorzy, łososi, flader itp. Morski Instytut Rybacki płaci za robociznę i odbiera gotowe wyroby. Dodatnie wyniki tej akcji budzą zrozumiałe zainteresowanie.

— **Ruch w porcie rybackim w miesiącu marcu.** Poza bardzo ożywionym obrotem rybami z własnych połowów, przybyło do portu rybackiego w miesiącu marcu 12 statków z rybami importowanemi oraz z połowami polskiemi na Morzu Północnem. I tak trzy statki z Norwegji przywiozły 376 ton śledzi solonych norweskich rozmaitych gatunków, trzy statki z Anglji wyładowały 434 ton śledzi solonych yarmudzkich, z Holandji dwa statki Żeglugi Polskiej przywiozły 238 ton śledzi solonych z polskich połowów na Morzu Północnem. Z Gdańska dowieziono koleją 69 ton śledzi solonych. Ogółem przywóz śledzi solonych wyniósł 1.117 ton.

Śledzi zamrożonych dowieziono 252 ton, dorszy zamrożonych 500 kg, mączki rybnej 15 ton, tranu 18 ton, konserw 1 tona — wszystko z Norwegji. Z Holandji przywiózł jeden statek 42 tony śledzi świeżych w lodzie. Ze Szwecji sprowadzono na jednym kutrze 36 ton śledzików w lodzie, z Danji na jednym kutrze przywieziono 6,6 ton flądrer.

Całkowity dowóz ryb importowanych złożono w zwykłych magazynach tranzytowych oraz w Chłodni Rybnej, a tylko nieznaczne ilości załadowano bezpośrednio ze statków do wagonów lub na barki.

Wysłano ogółem w miesiącu marcu 109 wagonów, z czego 5 tranzytem, a reszta do kraju. Drogą wodną, na barki załadowano 156 ton śledzi solonych.

Tak więc port rybacki w Gdyni jest jednym z ważniejszych ośrodków gospodarczych w naszym porcie, jest ośrodkiem, mającym wielkie możliwości rozwojowe.

— **Połowy szprotów w okresie przedświątecznym** były słabe ze względu na zakończanie prac w wędzarniach i zmniejszenie zapotrzebowania. Kutry łowiły więc najwyżej po tysiąc kg dziennie. Płacono za szproty rybakom 10.— zł za sto kilogramów.

W pierwszym dniu po świętach tj. wtorek 3-go kwietnia rybacy nie wyjeżdżali na połowy szprotów, ponieważ nie uruchomiono jeszcze wędzarń. W dniu tym przywiozły do portu rybackiego dwa kutry tylko 2.500 kg szprotów (z tego jeden kuter z Helu 1.500 kg i kuter z Gdyni 1.000 kg).

Polecenia niewyjeżdżania na połowy wydaje jedyny odbiorca ryb, tj. Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich, stosownie do tego, jakie są możliwości sprzedaży szprotów. W tym też celu reguluje się rynek przez zmniejszenie połowu, gdzie każdy rybak otrzymuje polecenie łowienia pewnej maksymalnej ilości ryb, ponad którą nie otrzyma zapłaty za swój połów.

— **Import śledzi solonych z Anglji.** W dniu 24 go marca wyładował w porcie rybackim w Gdyni statek Claus 1.200/1 oraz 1.448/2 śledzi yarmudzkich i 261/1 oraz 28/2 śledzi szkockich.

— Ruch wysyłkowy drogą kolejową i wodną z portu rybackiego w Gdyni w ostatnim tygodniu przedświątecznym nie był już tak ożywionym, jak w tygodniach poprzednich. Wysyłano do kraju ostatnie przedświąteczne zamówienia. Wysłano ogółem 27 wagonów, z czego: śledzi solonych do kraju 13 wagonów, na tranzyt do Rumunji 2 wagony, tranzyt do Gdańska 2 wagony, śledzi zamrożonych wysłano do kraju 4 wagony, szprotów wędzonych 5 wagonów, mączki rybnej 1 wagon. Drogą wodną wysłano barką do kraju 515 dużych beczek śledzi solonych.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Poseidon	10. 4.	14. 4.	18. 4.	—	21. 4.
Śląsk	17. 4.	21. 4.	25. 4.	—	28. 4.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 16. IV.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	9. 4.	14. 4.	11. 4.
Irene	16. 4.	21. 4.	18. 4.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tomsk — z Gdyni 10. 4. — z Gdańska 12. 4.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 12. 4. — z Gdańska 14. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni ca 15. 4.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 17. 4. — z Gdańska 19. 4.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)
(Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bretagne — z Gdyni 6. 4. — z Gdańska 5. 4.
s/s Akershus — z Gdyni 13. 4. — z Gdańska 13. 4.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 9. 4. — z Gdańska 7. 4.
s/s Ursa — z Gdyni 23. 4. — z Gdańska 21. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 11. 4.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 10. 4. — z Gdańska 10. 4.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 11. 4. — z Gdańska 11. 4.
m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni 14. 4.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni ca. 14. 4. — z Gdańska ca 14. 4.
m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni ca 23. 4. — z Gdańska ca 23. 4.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 14. 4. s/s Irene — z Gdańska 21. 4.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni i z Gdańska 9. 4.
s/s Little Evy — z Gdyni i z Gdańska 18 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Brahe	7. 4.	10. 4.	14. 4.
Hermann	11. 4.	14. 4.	17. 4.
Sylt	14. 4.	17. 4.	21. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk	Hamburg
s/s Tczew	7. 4.	10. 4.	—
s/s Tczew	24. 4.	28. 4.	21. 4.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 10. 4. — z Gdańska 13. 4.
s/s Śląsk lub substytut — z Gdyni 17. 4. — z Gdańska 20. 4.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Condor	5. 4.	7. 4.	12. 4.	14. 4.
Niobe		10. 4.	16. 4.	18. 4.
Pylades		14. 4.	19. 4.	21. 4.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Odjazdy—Sailings Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Tczew	10. 4.	13. 4.	20. 4.
Śląsk lub substyt.	17. 4.	20. 4.	25. 4.
Tczew	24. 4.	27. 4.	4. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 12. 4. — z Gdańska 14. 4.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Merope — z Gdyni 9. 4. — z Gdańska 11. 4.
s/s Theseus — z Gdyni 16. 4. — z Gdańska 18. 4.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa — z Gdańska 10. 4. — z Gdyni 12. 4.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 17. 4. — z Gdyni 19. 4.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 10. 4. — z Gdyni 12. 4.
s/s Lech — z Gdańska 17. 4. — z Gdyni 19. 4.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Haarlem — z Gdyni 7. 4. s/s Majorca — z Gdyni 14. 4

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber —z Gdyni 16. 4.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tomsk — z Gdyni 10. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni i Gdańska 20. 4.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dorit — z Gdyni 27./28. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni 16./17. 4.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s August Schultze — z Gdyni i Gdańska 16.—17. 4.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni i Gdańska 20. 4.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Erland — z Gdyni 12. 4. — z Gdańska 14. 4.
m/s Gotland — z Gdyni 27. 4. — z Gdańska 28. 4.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Sagaporack — z Gdyni 9. 4. s/s Scanyork — z Gdyni 24. 4.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 11. 4.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Kronprinzessan Margareta — z Gdyni 21. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII — z Gdańska ca 9. 4. — z Gdyni ca 11. 4.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Wellington — z Gdyni 21. 4.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Kaaparen — z Gdyni 22. 4.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork 31. 3.		s/s Scanstates 5. 4.
s/s Scanmail 14. 4.		s/s Scanyork 15. 4.
		s/s Scanmail 28. 4.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 17. 3.	s/s Pułaski 8. 5.
s/s Pułaski 26. 4.	s/s Kościuszko 29. 5.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski 28. 4.	s/s Pułaski 8. 5.
s/s Kościuszko 17. 5.	s/s Kościuszko 29. 5.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Śląsk	3. 4.	7. 4.	11. 4.	—	14. 4.
s/s Poseidon	10. 4.	14. 4.	18. 4.	—	21. 4.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Brake	7. 4.	10. 4.	14. 4.
Herrmann	11. 4.	14. 4.	17. 4.
Sylt	14. 4.	17. 4.	21. 4.
Margareta	18. 4.	21. 4.	24. 4.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	4. 4.	7. 4.	10. 4.
Tczew	21. 4.	24. 4.	28. 4.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga 14. 4.
s/s Little Evy — z Hamburga 24. 4.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 7. 4.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn lub sybstytut 14. 4.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 21. 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Condor	7. 4.	12. 4.	14. 4.
Niobe	10. 4.	16. 4.	18. 4.
Pylades	14. 4.	19. 4.	21. 4.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 6. 4.
z Antwerpji — s/s Cieszyn lub substytut 11. 4.
z Antwerpji — s/s Tczew 20. 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — Condor 5. 4.
z Antwerpji — Butt 14. 4.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	5. 4.	9. 4.	11. 4.	14. 4.
Irene	12. 4.	16. 4.	18. 4.	21. 4.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. (Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Warszawa	5. 4.	8. 4.	10. 4.
s/s Warszawa	19. 4.	22. 4.	24. 4.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka (Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	12. 4.	16. 4.	17. 4.
s/s Baltonia	26. 4.	30. 4.	1. 5.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. (Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	5. 4.	8. 4.	11. 4.
s/s Lech	12. 4.	15. 4.	18. 4.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Vasaholm	20. 2.	2. 3.	10. 3.	—	15. 4.
m/s Toledo		17. 3.	24. 3.	—	26. 4.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Heracles	3. 3.	7. 3	9. 3.	8. 4.	10. 4.
par. Orient	12. 3.	14. 3.	17. 3.	16. 4.	18. 4.
par. Equator	23. 3.	25. 3.	28. 3.	27. 4.	29. 4.

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Termin wyjścia Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
par. Roland			4. 3.		10. 3.			6. 4.
Erland	10. 3.						19. 3.	11. 4.
Gotland		8. 3.		13. 3.	23. 3.			23. 4.

Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Termin wyjścia Marsylja	Genua	Livorno	Neapol	Catania	Messina	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
par. Gallia	—	9. 3.	10. 3.	—	16. 3.	17. 3.	19./20. 3.	8. 4.
par. Albania	6. 4.	7-10. 4.		12. 4.	17. 4.	18. 4.	19./20. 4.	8. 5.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. August Schultze wyszedł z Casablanca 24. 3. — oczekiwany w Gdyni 14. 4.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

s/s Deucalion — odjazd z Singapore 7. 8. — przyjazd do Gdyni 19. 4.

Firmy portowe,
upoważnione do załatwiania formalności celnych
w porcie gdyńskim

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 2917—1579—1578
3. Warsz. Tow. Transportowe — ul. Świętojańska, tel. 2946—1344—2850
4. „Warta", Tow. Ekspedycyjne, Spółka z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1931—2760
5. Składy Towarowe „Warrant" Sp. Akc. Gdynia, ul. Portowa.
6. „Pantarei", Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. — 2977—1638—1679—1689
7. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. — tel. 2924. (Centrala Warszawa).
8. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. — tel. 2911. (Centrala Poznań).
9. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
10. Polski Lloyd Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala Warszawa).
11. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
12. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ul. Świętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
13. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.
14. Izaak Sztejn, Dom Handl.-Ekspedycyjny (Centrala w Białymstoku) Gdynia
15. „Przewóz" Sp. z o. o. Gdynia, ul. Portowa, tel. 13-87, 23-88
16. B. Henner i E. Hermann, Gdynia, ul. 10 Lutego 21, tel. 26-37
17. Józef Wisławski, Gdynia, Św. Jańska 110.